

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Guerre, sanzioni, navi ombra ed Ets: consumatori e contribuenti pagano il conto

Nicola Capuzzo · Wednesday, April 10th, 2024

**Genova** – Sia che si tratti di guerre, sanzioni, pirateria o certificati verdi gli impatti sul trasporto marittimo, in termini di rincari o di risarcimenti, alla fine non preoccupano gli armatori perché a pagare il conto è la collettività (soprattutto dei Paesi occidentali).

Il tema è stato oggetto di dibattito in occasione del convegno intitolato “Futuro del trasporto marittimo: sfide, opportunità e tecnologie” organizzato da Comune di Genova e City of London e ospitato presso villa Pallavicino delle Peschiere, quartier generale genovese del P&I broker Lockton – P.L Ferrari.

Proprio Filippo Fabbri, amministratore delegato di P.L Ferrari, è entrato subito nel vivo della sessione dedicata ai temi ‘Legal, Insurance & Finance’ sottolineando come le sanzioni verso alcuni Paesi (Russia in primis) hanno avuto grande impatto sul mercato delle coperture assicurative P&I. “Non possiamo – ha detto – trattare nessun business che sia interessato da sanzioni. Quasi mille navi cisterna sono attualmente considerate ‘fuori business’ (fanno parte della cosiddetta *dark fleet* che trasporta greggio russo) e a queste vanno aggiunte altre 500 navi russe. Le *bad ships* non devono avere nessun contatto con le *good ships*. Cosa succede però se avviene una collisione fra questi due tipi di navi? Chi paga per l’impatto sul sistema? Chi paga per un eventuale inquinamento ambientale?” ha domandato Fabbri, sottolineando che si parla di una fetta di mercato enorme.

In realtà anche le navi facenti parte della *dark fleet* una qualche copertura assicurativa (sia P&I che *hull&machinery*) la hanno, normalmente garantita da Paesi e organismi ‘vicini’ politicamente, “ma – evidenzia il vertice di P.L. Ferrari – l’eventuale risarcimento non potrebbe essere incassato perché si tratterebbe di somme di denaro provenienti da soggetti o paesi sanzionati”.

Enrico Vergani, avvocato partner dello studio Bonelli Errede, ha raccontato che qualcosa del genere è già successo proprio recentemente: “Il riferimento è alla collisione che ha visto coinvolta lo scorso marzo, al largo delle coste della Danimarca mentre era in rotta verso un porto russo per caricare petrolio, la nave cisterna Andromeda Star ceduta pochi mesi prima a un soggetto asiatico non meglio identificato. Nessuno sa nulla delle conseguenze del sinistro e anche le autorità sono state reticenti a rilasciare pubblicamente informazioni sull’accaduto e su quale fosse l’altra nave coinvolta nell’incidente. Chi paghi per eventuali danni a terzi non è noto. Eventuali danni

ambientali in ultima istanza sarebbero a carico del contribuente europeo”. Un epilogo in qualche maniera pericoloso perché mette gli armatori di navi ombra nella condizione di sapere che di fatto, anche volendo, un eventuale danno da loro procurato non potrà essere risarcito sempre per il motivo che un paese europeo non potrebbe incassare somme di denaro da una controparte oggetto di sanzioni. Una situazione per lo shipping paragonabile a quella di “un elefante in una cristalleria” secondo l’esperto avvocato, che a questo proposito è tornato a sottolineare l’importanza di poter considerare il “genuine link” fra la nave e la nazionalità di chi la controlla.

Le sanzioni internazionali e la flotta ombra oggi attiva sulle rotte internazionali rappresentano un danno economico anche per i broker marittimi che operano nel charter e nella compravendita. “Non potendo trattare certi affari che altri competitor invece lavorano rischiamo di perdere grip su alcuni clienti” ha denunciato Francesco Fuselli, vertice della società di brokeraggio bancario costa. “Prima di ogni affare facciamo *sanctions check* con i legali e non è semplice far accettare ai nostri broker che devono abbandonare un affare che invece un concorrente in qualche modo può finalizzare” ha aggiunto.

Che il complicato quadro geopolitico attuale si ripercuota in ultima istanza sull’utenza e sul consumatore finale lo ha ricordato anche Mauro Iguera, amministratore delegato di Cambiaso Riso, sottolineando che “le guerre in atto per il mondo assicurativo rappresentano economicamente un’opportunità. I premi assicurativi sono saliti molto. Oltre alle polizze war risk esiste sempre il rischio pirateria, così come nuove minacce rappresentate ad esempio dagli attacchi sempre più distanti degli Houthi in Mar Rosso e nel Golfo di Aden. Oggi nel trasporto marittimo – ha proseguito Iguera – esiste una copertura assicurativa per qualsiasi minaccia. Questo non è però un problema per l’armatore perché gli extra-costi vengono poi ribaltati al mercato” e quindi sul consumatore finale in ultima istanza.

Discorso simile vale anche per gli oneri aggiuntivi introdotti dall’Emission Trading System che da inizio 2024 impone alle compagnie di navigazione di pagare per ottenere certificati verdi in proporzione a quanto le navi inquinano (considerando le tonnellate di CO2 emesse). “Noi armatori non siamo preoccupati, siamo propensi all’evoluzione tecnologica e sosteniamo la transizione energetica. Dal 2021 Ursula von der Leyen ha cambiato il mondo e per sei mesi come imprenditori abbiamo pianto ma poi l’Ets sta diventando un’opportunità” ha affermato il presidente di Assarmatori, Stefano Messina. “Due anni fa – ha aggiunto – ci lamentavamo ma ora abbiamo chiesto al G7 una posizione chiara da parte dell’Italia per far sì che questa possa diventare un’opportunità. Dal 1 gennaio 2024 gli armatori versano a un fondo dello Stato (su un conto corrente) dei soldi per quanto emettono e dal 2025 quei soldi verranno spesi; quello che ora conta è che le risorse vengano spese bene”.

Per l’Ets, secondo il numero di Assarmatori, il rincaro su un biglietto di un passeggero per viaggiare a bordo di un traghetto diretto in Sardegna è di 7/8 euro mentre un container di caffè che viaggia via mare fra Europa e America paga 20/25 euro in più. “La preoccupazione deve averla il mercato, questo potrebbe forse risultare in una lieve spinta inflattiva” secondo Messina. Che in conclusione ha anche precisamente indicato dove Assarmatori vorrebbe che fossero indirizzati questi nuovi fondi: “Le opportunità che vorremo poter cogliere sono nel settore del refit con risorse dedicate al rinnovo flotte per navi passeggeri, cold ironing e una spinta verso i carburanti alternativi. Per l’Ets solo a livello italiano si parla di circa 4 miliardi di euro stimati ogni anno come introiti nelle casse pubbliche”.

Anche Fabrizio Vettosi, intervenuto per Confitarma, ha posto l’accento sulla “sovrapposizione fra

vari regolamenti” e sulla mancanza di un indirizzo normativo chiaro per l’assegnazione delle risorse. A ciò si aggiungeranno anche altri fattori, tra cui in particolare la tassonomia, che rischiano di complicare ulteriormente (invece che semplificare) i futuri investimenti in navi moderne. “C’è il rischio di un nuovo credit crunch per lo shipping” ha concluso.

## ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

In attesa di capire la nave del futuro la navalmeccanica italiana si concentra sott’acqua

This entry was posted on Wednesday, April 10th, 2024 at 5:31 pm and is filed under [Economia](#), [Navi](#), [Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.